

Le chemin de fer en Valais (1850-1963)

par Paul PERRIN

GENERALITES

La longueur totale des lignes de chemin de fer du canton du Valais, à voie normale et à voie étroite, à crémaillère, et les funiculaires (sans les téléphériques), atteint aujourd'hui 338 kilomètres, ce qui le classe au 6^e rang des cantons suisses, entre Argovie (345,3 km) et St-Gall (310,6 km). Berne, Zurich, Vaud et les Grisons précèdent Argovie. Sur ces 338 km, 132,4 concernent les CFF et 205,6 les compagnies privées ¹.

C'est en janvier 1853 déjà, c'est-à-dire à un moment où il n'existait en Suisse que la ligne de St-Louis à Bâle (1844) et celle de Zurich à Baden (1847), que le Valais accorda une concession pour une ligne du Bouveret à Sion, mise en service en 1859 jusqu'à Martigny et en 1860 jusqu'à Sion.

Ce début très précoce est à l'origine du développement imprévu et surprenant de la voie ferrée dans un canton qui semblait alors devoir être tenu à l'écart pendant longtemps encore de ce nouveau moyen de transport. Car, en 1851-52, les experts anglais, appelés par le Conseil fédéral, et cette autorité elle-même, ne concevaient qu'un réseau suisse très restreint, composé d'une ligne de Genève au lac de Constance et une de Bâle à Lucerne. Le trafic était estimé insuffisant pour alimenter deux lignes par le Plateau suisse. Quant au passage des Alpes, les experts anglais ne le concevaient qu'au moyen de « plans inclinés », c'est-à-dire de funiculaires mus par des machines à vapeur fixes, système qu'ils préconisaient pour le passage du tunnel à forte rampe du

¹ F. Bandi, *Volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizerischen Privatbahnen*, dans *Vita Publica*, Lucerne, 1952, p. 19.

Hauenstein, ainsi que pour le passage éventuel du Lukmanier, dont on parlait alors.

En été 1852, le Conseil fédéral présenta aux Chambres fédérales le projet de loi sur les chemins de fer qui prévoyait la construction et l'exploitation du réseau par la Confédération, avec l'aide des cantons. Mais les Chambres donnèrent la préférence au système des chemins de fer privés, ne laissant à la Confédération qu'un droit général de surveillance pour sauvegarder les intérêts militaires, garantir l'unité technique et assurer la jonction des lignes entre elles. Sur la demande de leur gouvernement, les députés du Valais votèrent en faveur du régime privé.

Le canton du Valais fut donc l'un des premiers cantons suisses à accorder une concession de chemin de fer. Ce sont des circonstances historiques assez curieuses, déjà exposées dans les *Annales*², qui en sont la cause.

Situation économique du Valais vers 1850

La situation économique du Valais vers le milieu du siècle dernier n'était pas de nature à encourager des amateurs de concessions. Voici ce qu'en dit un ouvrage de l'époque : « Valais... la population est à peine le un dixième de celle d'une contrée fertile et les neuf dixièmes (du pays) sont couverts de glaces éternelles et de rochers nus, de gorges sauvages, d'effrayants précipices ou de torrents dévastateurs. L'Himalaya de l'Occident appartient donc au Valais »³.

Lutz déclare que le mouvement commercial y est faible et son industrie, insignifiante : Monthey a une verrerie, une tuilerie sur la Morge ; une papeterie à Vouvry et une à Naters ; une parqueterie à Brigue ; une fabrique d'épingles et de fil de laiton à St-Gingolph ; une fabrique de drap à Bagnes et une fonderie à Ardon, réouverte en 1852.

L'exportation porte sur les bêtes à cornes, les fromages, les cuirs bruts, le bois brut, la houille, le charbon, la fonte de fer, le verre et les écorces. L'exportation du vin augmente toutes les années.

On importe des bêtes à cornes (5 à 600 pièces), du Hasli dans la vallée de Conches, et quelques-unes aussi par le Lötschberg et la Gemmi ; du vacherin de Savoie, des étoffes de laine, coton et soie, des articles de luxe, du riz, du sucre, du café, etc. Lutz ne mentionne pas le sel, pourtant un article important d'importation.

² P. Perrin, *Les débuts du chemin de fer en Valais*, dans *Annales Valaisannes*, 1961, pp. 63-204.

³ Marc Lutz, *Dictionnaire géographique et statistique de la Suisse*, traduit et revu par J.-L. Moratel, t. II, Lausanne, 1861, pp. 412-424.

L'agriculture suffit presque aux besoins de la consommation : on importe environ 1400 quintaux de blé et de seigle (70 tonnes), 200 à 220 quintaux de maïs (10-11 tonnes). Le nombre d'habitants est de 81 559 d'après le recensement de 1850 et le budget de l'Etat en 1857 accuse 620 824 francs aux recettes et 655 790 francs aux dépenses, dont 157 249 francs pour le département des Travaux publics.

Cette faible densité de la population, répartie sur un vaste espace, et le peu de marchandises à transporter, n'étaient guère propices à l'établissement d'un chemin de fer. Deux autres facteurs, par contre, quoique modestes alors, étaient plus favorables : le trafic touristique et celui de transit.

Le trafic touristique commence à se développer au milieu du siècle. On vient de Suisse et de l'étranger aux bains de Brigue, de Loèche et de Saxon, qui possède aussi un casino avec des jeux renommés ⁴.

Les touristes commencent à affluer dans les vallées latérales. Celle de Zermatt est la plus fréquentée : en 1852, l'hôtel Mont-Cervin est ouvert à Zermatt avec 14 lits ; en 1856, il en a 68. Cette année-là, le registre de l'hôtel indique le chiffre d'estivants pour la saison du 6 juin au 30 septembre : 680 personnes, dont 360 Anglais et Américains, 135 Allemands, 75 Français, 70 Suisses, 21 Belges et Hollandais, 10 Russes et 9 Italiens ⁵.

Quant au transit, il s'agit surtout d'un trafic voyageurs ; celui des marchandises passe de préférence par le Mont-Cenis et le Gothard.

Au Grand St-Bernard, selon une indication de 1861 des chanoines ⁶, passent le col dans les deux sens, chaque année :

2 800 touristes de tout genre et de toutes nations ;
25 000 passagers de toutes conditions ;
3 216 balles de riz, maïs et châtaignes.

(Le plus grand nombre sont des ouvriers piémontais venant travailler en Suisse, notamment à la construction des chemins de fer.)

Lors des études faites par l'ingénieur de Quartéry pour le percement d'un tunnel routier ou ferroviaire sous le col de Menouve en 1856 ⁷, il prévoit un trafic de 10 colliers dans les deux sens par jour.

⁴ Th. Montangéro-Fama, *Les Eaux et les Jeux de Saxon*, dans *Annales Valaisannes*, 1958, pp. 181-316.

⁵ F.-A. Volmar, *Gornergrat-Chronik*, publiée par la Compagnie du chemin de fer du Gornergrat, Brigue, 1958, p. 20.

⁶ Sion, Archives cantonales, Route du Grand St-Bernard, dossier 22.

⁷ P. Perrin, *Histoire inconnue d'un tunnel alpin*, dans *Les Alpes*, 1961, pp. 276-293.

Au Simplon, le chiffre est de l'ordre de 15 à 20 000 voyageurs dans les deux sens et par an, en grande partie des ouvriers italiens.

Un journal nous renseigne sur le trafic touristique de Martigny en 1857-58, soit peu avant l'ouverture de la voie ferrée :

	Grand St-Bernard			Chamonix		
	Guides	Porteurs	Mulets	Guides	Porteurs	Mulets
1857	160	8	236	1040	258	1790
1858	160	1	249	950	132	1632

Le journal ajoute : compte tenu que chaque course exige deux jours, cela donne en journées de travail (hommes et mulets) en 1857 : 6984 journées, en 1858 : 6248 ⁸.

Enfin, nous possédons une statistique sûre, celle de l'Administration des Postes fédérales. Pour 1851, elle indique que les diligences fédérales ont transporté 19 799 voyageurs dans l'ensemble du canton, dont 11 574 entre Brigue et Domodossola ⁹.

Citons encore pour mémoire les passages de voyageurs par les cols du Rawyl, du Sanetsch, de la Gemmi, du Lötschberg, de la Furka, du Monte Moro, etc. Signalons tout spécialement le transit canton de Berne-Italie et vice versa par le Grimsel, le Gries et l'Albrun, et celui du Tessin par le Nufenen.

DEVELOPPEMENT FERROVIAIRE

La traversée des Alpes

Cette analyse du trafic montre bien que seule une ligne traversant les Alpes pouvait justifier dans une certaine mesure la construction d'une voie ferrée dans le Valais. Et cela jeta très tôt déjà ce canton dans la longue, dure et difficile lutte pour les tunnels ferroviaires, à la fois sur le terrain suisse et sur le terrain étranger.

Rappelons brièvement cette lutte. Du côté de l'Italie seuls semblaient entrer en ligne de compte les passages par le Saint-Bernard et par le Simplon, aboutissant tous deux en Sardaigne. Or, ce pays avait pris une position ferme très tôt, en 1845, et même avant, projetant deux lignes alpines : l'une par le Mont-Cenis — avec un tunnel de 12 km — pour aboutir par la Savoie sarde en France et en Suisse, et l'autre longeant le lac Majeur et passant le Lukmanier vers la Suisse orientale et l'Allemagne.

⁸ *Gazette du Valais*, du 20 janvier 1859.

⁹ *La Route du Simplon*, Berne, Direction générale des Postes suisses, 1906, p. 60.

En Suisse, les premiers projets se dessinent également très tôt vers les passages de l'est. L'ingénieur grison La Nica avait établi un projet par le Lukmanier et, en 1845 déjà, une société, basée sur ce projet, s'était fondée à Turin avec l'approbation et l'appui du gouvernement sarde et de celui des cantons du Tessin, des Grisons et de St-Gall. Zurich appuyait aussi ce projet, étant alors opposé au Gothard, attitude qu'il modifiera plus tard.

Des difficultés techniques, financières et surtout politiques vinrent contrarier ce projet, le retarder et finalement le faire abandonner, bien que les concessions eussent déjà été accordées par les trois cantons intéressés. L'ombre de l'Autriche, qui occupait alors la Lombardie et la Vénétie, son intention surtout de construire une voie ferrée par le col du Brenner, qui pouvait se franchir à ciel ouvert, sans tunnel de faite, à 1370 m seulement, plana sur ces projets et joua un grand rôle dans l'abandon de ce tracé ¹⁰.

C'est pourquoi la Sardaigne mit à l'étude, vers 1849-51, un projet qui reportait la traversée des Alpes au Grimsel, situé à peu près à mi-distance entre le Cenis et le Brenner. Le Valais était touché par ce projet qui prévoyait deux variantes : un tracé de Domodossola par Crodo - Ponti - vallée de Binn - vallée de Conches - Grimsel - Meiringen - Brünig - Lucerne ; l'autre passait le Simplon jusqu'à Bérisal, d'où il allait reprendre le tracé du Grimsel par la vallée de Conches.

Une expertise internationale ordonnée par le Conseil fédéral fut confiée en 1851 à trois experts. L'ingénieur sarde Negretti et l'ingénieur prussien Hahner se déclarèrent assez favorables au tracé Simplon-Grimsel, mais ils en soulignaient aussi les grandes difficultés, notamment la nécessité de percer deux chaînes de montagne et le coût très élevé des travaux envisagés. Nous trouvons dans ces conclusions les causes qui retardèrent si longtemps le percement des tunnels du Simplon et du Lötschberg. L'ingénieur fédéral Koller concluait nettement et énergiquement en faveur du Gothard où une seule chaîne était à traverser et qui offrait le grand avantage de relier le Tessin au reste de la Suisse, condition imposée par le Conseil fédéral à toute traversée des Alpes.

Ces trois experts furent accompagnés dans leurs excursions au Simplon et au Grimsel par les conseillers nationaux Maurice Barman et Antoine de Riedmatten. Toute une correspondance fut engagée avec le Conseil fédéral au sujet de ces projets ¹¹.

¹⁰ D'après un article sur le Brenner dans *Meyers Konversations Lexikon*, édition de 1886. Sur cette route, construite en 1772, passaient vers 1864 plus de 25 000 véhicules par an.

¹¹ Sion, Archives cantonales, Départ. des Travaux publics : 8. Chemin de fer, vol. 1.

Ceux-ci furent naturellement bien accueillis et fortement soutenus par le canton de Berne. Ce canton fit étudier à fond le problème. Il fit notamment une étude qui amenait la ligne, de la sortie du tunnel sous le Grimsel, par un autre tunnel dans le val Bedretto vers Airolo ou Faido. Solution qui ne pouvait satisfaire la Sardaigne bien entendu.

Berne opposa longtemps son projet du Grimsel à celui du Gothard. Mais ce dernier ralliait une quinzaine de cantons et les deux puissantes compagnies de chemin de fer suisses du Central et du Nord-Est, ce qui représentait une force financière considérable, alors que Berne se trouvait tout seul devant une tâche qui dépassait ses moyens. En 1866, le projet du Grimsel fut abandonné par le canton de Berne. Lors de la discussion sur cet abandon, Jacob Stämpfli, ancien conseiller fédéral, déclara au Grand Conseil bernois que « si, plus tard, un passage était établi par le Simplon, le canton de Berne pourrait s'y relier par la Gemmi ».

La politique ferroviaire bernoise resta tout de même axée sur le Simplon et sur les lignes du Jura bernois, considérées déjà alors comme futures voies d'accès de Delle et de Bâle au Simplon par Berne et Thoune. Certes, ce canton vota de gros subsides pour le Gothard (un million, puis 400 000 francs) et fit de lourds sacrifices pour joindre celui-ci par la ligne Berne - Langnau - Lucerne. Mais, plus tard, il favorisa la fusion de la Compagnie bernoise Jura-Berne-Lucerne avec la Compagnie romande Suisse-Occidentale-Simplon pour former la puissante Compagnie du Jura-Simplon, laquelle put enfin réaliser le percement du grand tunnel pour lequel Berne accorda une subvention d'un million de francs, un appui financier appréciable de sa banque cantonale, sans compter son précieux appui politique.

Le 15 octobre 1869, un traité italo-suisse était signé en faveur du Gothard, mettant ainsi fin aux derniers espoirs grisons en faveur du Lukmanier et du Splügen, et à ceux du Valais, de Berne et de la Suisse romande en faveur du Simplon.

* * *

Si le Valais a mieux réussi par la suite que les Grisons, il le doit en particulier au fait que la longue ligne d'accès au Simplon était déjà réalisée jusqu'à Sierre en 1868, avec des travaux en cours d'exécution vers Loèche, atteint en 1877, et vers Brigue, atteint en 1878.

Les autorités valaisannes ne pouvaient évidemment se contenter d'une seule ligne au Grimsel effleurant le territoire. Aussi les voyons-nous, dans leurs contacts verbaux et écrits avec les ingénieurs anglais — surtout avec Giles — qui en étudiaient le

tracé à Turin, se préoccuper du prolongement de la ligne, de Bérisal ou d'Oberwald au lac Léman ¹².

Ces contacts n'empêchent nullement ces autorités, décidément très clairvoyantes et prévoyantes, de rechercher d'autres solutions. Ce sont celles dont nous avons relaté les péripéties dans notre étude.

Rappelons seulement que les autorités sardes s'opposèrent formellement au passage du rail par le Grand St-Bernard. Par contre, Cavour lui-même accordera en 1856 à La Valette une concession pour une ligne Arona - frontière suisse du Simplon et St-Gingolph - Genève.

En 1860, alors que l'on savait pourtant à Turin que le destin politique de la Sardaigne allait se dérouler sur un plan plus vaste, Jacini, ministre des Travaux publics, mettait le point final au projet du chemin de fer par le Grand St-Bernard dans une lettre datée du 12 juillet et dont voici la conclusion : « D'ailleurs l'intérêt se porte aujourd'hui sur la voie ferrée allant des bords du Léman à Arona » ¹³.

Mais à la même époque se situe la création du royaume d'Italie. Le problème ferroviaire jusqu'ici purement sarde devient un problème concernant l'ensemble de l'Italie. En 1862, on entend déjà un autre son de cloche. Un dirigeant de la Compagnie valaisanne s'étant rendu à Turin pour prendre contact avec les nouvelles autorités, voici ce que dit de cette visite M. Tourte, chargé d'affaires de Suisse à Turin, dans un rapport adressé au Conseil fédéral : « le ministre des Travaux publics a reçu successivement les délégués du Lukmanier, du Gothard et du Simplon. Mais on ne peut pas espérer une subvention pour ce dernier. A tort ou à raison, on considère dans la haute Italie le passage du Simplon comme une concurrence inutile et ruineuse au Mont-Cenis et comme une prise de possession par la France de Genève et du Valais, en vue de tenir l'Italie en échec par Milan » ¹⁴.

La décision finale est prononcée par le même Jacini, devenu ministre des Travaux publics du royaume d'Italie. Il présente en 1865 au parlement italien un rapport détaillé de 235 pages imprimées grand format sur la question. Il n'y est fait mention du Simplon qu'au début du rapport par une seule phrase, courte mais significative, disant « que le gouvernement italien ne pourrait jamais être amené à se lancer dans une nouvelle dépense pour

¹² *Ibidem*.

¹³ Berne, Archives fédérales, Route du Grand St-Bernard, tunnel de Menouve.

¹⁴ *Ibidem*, Correspondance du chargé d'affaires de Turin. Copie dans dossier « Ligne d'Italie ».

percer le Simplon, déboucher encore dans la vallée du Rhône et rendre superflus les travaux coûteux du Mont-Cenis » ¹⁵.

Toute cette vaste étude est consacrée à comparer les avantages et les désavantages des passages par le Lukmanier, le Splügen et le St-Gothard. En conclusion, elle présente un projet de loi autorisant le gouvernement à prendre part à l'association en faveur du Gothard et à accorder une subvention de 40 millions de francs pour le tunnel à construire de Göschenen à Airolo. Dix millions seront fournis par les compagnies de chemin de fer italiennes. Le solde sera fourni par la France qui doit ce montant à l'Italie pour le payement des travaux du Mont-Cenis. En effet, la frontière franco-sarde ayant été reportée de Culoz au milieu du tunnel du Mont-Cenis, la France s'est engagée à payer 19 millions pour sa part des travaux, 4 millions pour les intérêts et 7 millions seront pris sur la prime pour avance des travaux qu'on savait, en 1865, pouvoir se terminer en 1871, alors que les ingénieurs français avaient prévu le percement pour 1887... (prime 600 000 francs par année d'avance). Le percement eut lieu le 25 décembre 1870.

M. Jacini justifia son changement de position en déclarant dans ce même rapport « qu'il n'était pas permis au rapporteur de prendre comme point de départ de la ligne de conduite à suivre ses appréciations personnelles en les substituant aux résultats qu'un examen rigoureusement scientifique peut seul fournir » ¹⁶.

Les propositions furent votées par le parlement et le Simplon semblait ainsi bien enterré...

Ceci d'autant plus que cette même année 1865 voit la Compagnie de la ligne d'Italie déposer son bilan ; la ligne est mise aux enchères en 1866 et en 1867. Il est compréhensible que, dans les perspectives d'avenir qui s'annoncent, il ne se trouve aucun acheteur sérieux. C'est donc l'inévitable La Valette qui reprend la ligne à bon compte (2,5 millions de francs). Il la prolonge péniblement jusqu'à Sierre, mais il est incapable de poursuivre les travaux plus loin. C'est alors une nouvelle vente aux enchères en 1874 et un consortium vaudois, seul amateur, achète la ligne pour 10 100 francs.

Ce consortium se transforma en Compagnie du Simplon qui termina la ligne jusqu'à Brigue et entama courageusement de nouveaux pourparlers pour le percement du Simplon. Les efforts de son directeur, choisi spécialement en vue de cette dernière mission, M. Paul Cérésole, ancien président de la Confédération, suscitèrent des alternatives d'espoirs et de déceptions. Ses efforts

¹⁵ *Les projets de chemins de fer par les Alpes helvétiques*, enquête ordonnée par le gouvernement italien, Zurich, Comité du St-Gothard, 1869 (250 p.), p. 8.

¹⁶ *Ibidem*, p. 9.

échouèrent en France, d'où l'on n'obtint finalement pas de subvention. Par contre, en 1876, le gouvernement italien autorisa la compagnie à faire des études sur son territoire pour le parcours Domodossola - frontière suisse. Des personnalités politiques les plus autorisées donnèrent l'assurance que, si la compagnie parvenait à réunir les capitaux nécessaires à la construction du grand tunnel, l'Italie se chargerait de l'aménagement des voies d'accès.

Le problème était ainsi nettement posé : il s'agissait surtout d'un problème financier à résoudre sur le terrain suisse. Au point de vue technique, les projets ne manquaient pas, puisqu'il y en eut dix-sept au total ; les préférences allaient déjà à un long tunnel de base.

La résurrection si rapide du Simplon peut surprendre au premier abord. Mais, à l'examen attentif des faits, la nouvelle position italienne s'explique très bien. La question militaire de la menace française éventuelle par le Valais sur Milan avait déjà perdu de sa valeur par la disparition de Napoléon III de la scène politique en 1871. Par souci de sécurité, le gouvernement italien exigea que le grand tunnel fût percé dans sa plus grande longueur sur son territoire, ce qui fut accordé par la Suisse, quoique les plans déjà élaborés l'étaient pour un tunnel entièrement sur Suisse.

Le gouvernement italien n'accorda pas une grosse subvention comme il l'avait fait pour le tunnel du Gothard. Restait la concurrence Simplon-Mont-Cenis. Sur ce point l'opinion italienne s'était modifiée. Par cette dernière ligne, Cavour envisageait surtout de développer le port de Gênes en l'aidant à lutter contre celui de Marseille. Ce but eût certainement été atteint sans la cession de la Savoie à la France en 1860. Le report de la frontière de Culoz à Modane donnait à la France et surtout à la Compagnie PLM la maîtrise sur le trafic de Gênes. Tous deux avaient un intérêt évident et naturel à favoriser Marseille, d'où une politique tarifaire dirigée contre la ligne du Cenis. Ce qui explique le revirement italien, et tout spécialement celui de Gênes.

La Compagnie du Simplon avait un capital tout juste suffisant pour terminer les travaux jusqu'à Brigue et pour financer les études du tunnel. Elle avait une situation si précaire que, la fermeture du casino de Saxon ayant diminué ses recettes, elle dut augmenter ses tarifs malgré les protestations du gouvernement valaisan. En 1880, ses recettes sont de 522 767 francs pour les voyageurs, et de 222 927 francs pour les marchandises. Son compte d'exploitation laisse un bénéfice de 128 127 francs pour renter un capital d'environ huit millions. Ces chiffres nous montrent la très fragile structure financière de cette compagnie, peu propice à entraîner les financiers dans un percement qui s'avérerait coûteux et plein d'aléas.

Pour améliorer cette situation, la Compagnie du Simplon fusionna en 1881 avec celle de la Suisse Occidentale, formant ainsi la Compagnie Suisse Occidentale-Simplon. C'est sous les auspices de celle-ci que le percement du Simplon prit définitivement corps. Non sans lutte, car les partisans du passage par le Mont-Blanc et surtout les partisans de celui par le Grand St-Bernard firent une campagne très vive pour soutenir leurs projets. Il se créa même un journal *Le Grand St-Bernard* qui polémiqua avec le journal des « Simplonistes », le *Bulletin du Simplon*¹⁷. En vain, car l'Italie trancha le débat en faveur du Simplon dans une conférence tenue à Berne, en juillet 1889.

Il restait à régler le très difficile problème financier, vaste histoire, difficile à résumer. Disons seulement que la fusion n'avait pas amélioré de beaucoup la situation. La SO était composée des lignes vaudoises et fribourgeoises, plus une partie des neuchâtelaises, presque toutes à très faible rendement. La surface financière de la SOS (trois lettres prédestinées...) ne lui permettait pas de trouver les appuis nécessaires. D'où nouvelle fusion le 1^{er} janvier 1890 avec la Compagnie bernoise Jura-Berne-Lucerne, formant la puissante Compagnie du Jura-Simplon. Celle-ci se composa de 1000 km de lignes, soit plus du tiers des chemins de fer suisses, s'étendant de Genève à Bâle et de Delle à Lucerne et Brienz.

Lors de la fusion, cette compagnie s'était engagée à percer le tunnel du Simplon. Elle tint parole et trouva les appuis financiers nécessaires. Technique et finance trouvèrent une solution élégante pour parer aux grosses difficultés financières. Au lieu d'un grand tunnel à double voie, comme au Cenis et au Gothard, on adopta la formule de l'ingénieur Lommel préconisant le percement de deux tunnels à simple voie, distants de dix-sept mètres l'un de l'autre, d'axe en axe. Le premier seul fut construit entièrement en première étape, le second étant simplement ébauché et servant pour les besoins de la construction. On adaptait ainsi les besoins financiers aux possibilités du moment.

C'est ainsi que le tunnel de Brigue à Iselle, 19 803 m (sens de marche à gauche), fut baptisé tunnel I. Il fut mis en service en 1906 par les CFF qui avaient repris le réseau du Jura-Simplon en 1903. Le tunnel II, sens Iselle-Brigue, 19 823 m, le fut en 1922. Les dépenses de construction furent de 79,5 millions pour le tunnel I, y compris la galerie II ébauchée, et de 33 millions pour la terminaison de cette dernière.

Ainsi les efforts des promoteurs du passage ferroviaire du Simplon aboutissaient enfin, après cinquante-trois ans de luttes entre les hommes, et entre ceux-ci et les obstacles dressés par la nature.

¹⁷ Lausanne, Archives CFF, S 38.

Les voies d'accès au Simplon

La grande guerre esquissée ci-dessus pour le tunnel du Simplon devait être suivie de deux autres. Ce fut d'abord la petite guerre pour la voie d'accès bernoise au Simplon. Nous avons entendu Jacob Stämpfli parler de la Gemmi en 1866. Ce projet avait déjà été préconisé en 1858 par l'ingénieur neuchâtelois J. Ladame qui relança son projet en 1889, en soulignant que c'était le chemin le plus court de Calais à Milan. En 1891, le Crédit foncier bernois avait obtenu une concession pour un chemin de fer à voie étroite de Lauterbrunnen à Viège (chemin de fer du Breithorn). Cette liaison visait à relier Lucerne à Zermatt par le Brünig et l'Oberland bernois. En 1891 surgit le projet du Wildstrubel, soutenu surtout par le Valais et spécialement par son auteur, l'ingénieur Ernest Stockalper, de Sion¹⁸. Partant du Simmental, il aboutissait à Rarogne. Ce projet offrait d'incontestables avantages, techniques surtout, et il fut même recommandé par les trois experts internationaux qui se penchèrent sur les différents tracés.

Mais le projet du Lötschberg était alors déjà ancré dans les esprits bernois et il devait l'emporter sur tous ses concurrents. La liaison Thoune-Simplon avait été étudiée entre 1870 et 1880 par M. Teuscher, qui fut conseiller d'Etat, puis juge cantonal. Celui-ci examina d'abord le passage par la Gemmi, puis, en 1881, il explora à fond le parcours Thoune-Viège (d'où devait alors partir la ligne pour Gondo). Son projet prévoyait l'entrée du grand tunnel dans le Gasterntal, sous le Lötschberg, avec sortie à Wiler dans le Lötschental. Le tunnel fut construit plus à l'ouest, mais il conserva son nom du début des études. En 1889, Teuscher lança son projet et la lutte avec le projet du Wildstrubel commença.

Cette longue bataille et ses péripéties, celles de la construction et celles des cinquante premières années d'exploitation, ont été exposées de façon magistrale par M. R. Bratschi, ancien directeur du BLS et conseiller national, dans un livre publié à l'occasion du cinquantenaire de la compagnie¹⁹. La ligne fut ouverte à la circulation le 15 juillet 1913.

Une nouvelle bataille allait remuer l'opinion publique suisse, ainsi que celle de la France, lorsque se posa la question des

¹⁸ Ernest Stockalper (1838-1919), de Sion ; ingénieur en France, en Espagne ; s'occupa de la correction du Rhône, de la construction de la ligne Sierre-Brigue ; directeur technique du secteur nord du tunnel du Gothard, directeur de l'entreprise du tunnel après la mort de Louis Favre 1879-1880. Constructeur du chemin de fer Viège-Zermatt. Pendant de longues années membre du Conseil de l'Ecole Polytechnique et de la Commission permanente des CFF ; expert pour l'arbitrage entre l'Angleterre et le Portugal au sujet de la baie de Delagoa. Auteur de plusieurs projets et expertises de chemins de fer et de conduites hydrauliques, etc. (DHBS, t. VI, p. 367).

¹⁹ R. Bratschi, *100 Jahre Bernische Eisenbahnpolitik*, Berne, 1963, 217 p.

voies d'accès au Simplon à travers le Jura. Si les Alpes étaient franchies à 678 mètres d'altitude à Brigue, le Jura l'était à 1012 mètres à Jougne et les trains Paris-Milan devaient « rebrousser » à la gare de Vallorbe en effectuant les opérations douanières françaises à Pontarlier et les suisses à Vallorbe. En 1882 déjà, la Compagnie SOS étudia une ligne directe Frasnè-Vallorbe avec un tunnel sous le Mont-d'Or. Le trajet Paris-Lausanne y gagnait 17 km, la déclivité passait de 25 à 20 ‰, le point culminant de 1012 à 898 m et l'incommode gare de Vallorbe devenait une gare de passage avec les services douaniers français et suisses.

Ces projets furent vivement combattus par les Genevois qui proposaient une ligne directe Genève-Paris par la Faucille. Les Bernois proposèrent le percement d'un tunnel de Moutier à Granges pour améliorer les voies d'accès du Jura bernois. La bataille fut chaude de part et d'autre des frontières²⁰, chaque contrée défendant ses intérêts. Une convention franco-suisse fut signée en 1909 qui donnait feu vert pour le tunnel du Mont-d'Or et celui de Moutier-Granges, tout en donnant certaines satisfactions à Genève.

Les deux tunnels furent mis en service en pleine guerre mondiale : celui de Moutier-Granges (8578 m), le 1^{er} octobre 1915, et celui du Mont-d'Or (6098 m), le 15 mai 1915.

Les chemins de fer secondaires

Sur la longue ligne de la plaine devaient venir successivement se greffer des lignes secondaires. Sans pouvoir en retracer l'histoire, nous en soulignerons quelques aspects. Déjà en 1886, c'est la concession de la ligne à voie étroite de Viège à Zermatt qui est demandée. Dans cette demande, il est indiqué que le nombre des touristes visitant Zermatt est d'environ 12 000 et de 2000 pour la vallée de Saas²¹. Certes, comme toute nouveauté, cette demande suscita des oppositions dans le pays, mais une fois la ligne ouverte en 1891 jusqu'à Zermatt, on constata très vite qu'elle se justifiait. Dans la saison d'été du 15 mai au 31 octobre 1892, on dénombre déjà 38 000 voyageurs ; en 1963, la statistique en indique 904 916... (La ligne est ouverte toute l'année depuis 1929.)

Cet afflux de 1892 submergea Zermatt qui eut de la peine à transporter les nombreux touristes désirant aller au Gornergrat à dos de mulet ou en chaise à porteurs. En 1895, une concession fédérale est accordée pour une ligne électrique à crémaillère de Zermatt au Gornergrat, ceci malgré les craintes exprimées et les oppositions de la commune de Zermatt, du Grand Conseil et du

²⁰ F. Bonjour, *Le Percement du Simplon*, Lausanne, 1906, 77 p. ; *Souvenirs d'un journaliste*, Lausanne, 1931, 2 vol.

²¹ P. Budry et W. Kämpfen, *Le chemin de Zermatt*, Brigue, Compagnie du Viège-Zermatt, 1941, p. 27.

Conseil d'Etat valaisans ²². Le Conseil fédéral soulignait dans son message combien s'étaient révélées vaines les mêmes craintes exprimées dans l'Oberland bernois par les guides et les porteurs dans un cas analogue.

Le 20 août 1898, la ligne était inaugurée et transportait durant son service d'été 10 590 voyageurs. En 1963, nous en trouvons 960 051, dont 123 760 en été et 836 291 en hiver... (ouverte plus ou moins longtemps durant l'hiver dès 1928-29).

A peu près à la même époque des concessions avaient été demandées pour un chemin de fer au Cervin (4485 m) et à la Jungfrau (4161 m), ce qui souleva naturellement de bien vives discussions dans toute la Suisse. Le projet du Cervin ne fut pas réalisé, mais bien celui de la Jungfrau, en partie seulement. Car les difficultés, notamment financières, lors de la construction, furent telles que le terminus de la ligne fut provisoirement fixé au Jungfraujoch, avec une gare souterraine à 3454 m. Or, de par la géographie inexorable des ingénieurs topographes, cette gare se trouve sur territoire du Valais, de sorte que la plus haute gare et le plus haut bureau de poste d'Europe sont valaisans. Les installations primitives du début (la ligne a été ouverte au trafic le 1^{er} août 1912) furent améliorées en 1924. Un hôtel moderne avec 46 lits, une salle à manger pour 200 personnes et des couchettes pour 100 personnes, etc., sont à disposition des voyageurs. Il y a même la *Walliserstube*, boisée en arolle, où l'on peut déguster le « vin du pays », ce qui n'est pas sans surprendre bien des voyageurs... Ces installations furent bénites par l'évêque de Sion le 14 septembre 1924.

La construction d'un chemin de fer à si haute altitude ne manqua pas de préoccuper le Conseil fédéral qui n'accorda d'abord l'autorisation de construire que jusqu'à 3200 m. Avant d'autoriser la prolongation jusqu'à 4161 m, l'autorité voulait avoir la certitude que le transport assez rapide de la plaine à pareille altitude n'offrait pas de danger pour les voyageurs, ni pour le personnel de l'exploitation et celui de la construction de la ligne. Ce qui fit l'objet de deux expériences scientifiques.

La première fut dirigée par l'ingénieur topographe Xavier Imfeld, accompagné du D^r Egli-Sinclair de Zurich et du jeune docteur valaisan Guglielminetti, le futur D^r Goudron. Avec 21 guides et porteurs, ils partirent de Chamonix le 13 août 1891 pour la cabane Vallot, 4400 m, où ils restèrent dix jours, travaillant au sommet du Mont-Blanc (4800) ²³.

Une autre expédition fut organisée à Zermatt. Le 15 septembre 1894, une caravane de soixante personnes, dont 42 porteurs,

²² F.-A. Volmar, *op. cit.*, p. 29.

²³ D^r Egli-Sinclair, *Über die Bergkrankheit*, dans *Jahrbuch SAC*, 1891-92, pp. 308-326.

quittait Zermatt à 3 heures du matin. Sept sujets d'études, âgés de 10 à 73 ans, étaient portés sur des chaises de Zermatt (1620 m) jusqu'à un plateau situé à 3850 m, sous le sommet du Breithorn (4171 m). Des médecins, dont le Dr Guglielminetti, grand habitué des lieux, puisqu'il avait gravi le Cervin sans guide déjà à l'âge de 17 ans, contrôlaient en cours de route le comportement médical des « passagers » et celui des porteurs, ce qui correspondait aux voyageurs et aux employés et ouvriers de la future ligne²⁴. D'autres expériences furent encore faites à Zermatt et au Pilate. Dans l'ensemble, les constatations permirent au Conseil fédéral d'accorder la concession jusqu'au sommet de la Jungfrau qui devait être atteint par un ascenseur dans son dernier parcours.

Les chemins de fer secondaires du Valais ont presque tous été construits dans un but touristique. Celui du Martigny-Orsières par contre a été établi par un groupe financier anglais qui comptait établir une fabrique d'aluminium à Orsières. La voie normale avait pour but d'éviter le transbordement de la matière première à Martigny.

Tous ces chemins de fer furent très utiles également pour le trafic indigène. Le cas du Martigny-Châtelard est typique à cet égard. En 1899-1900, trois demandes de concession furent adressées au Conseil fédéral, dont une par Vernayaz et Salvan, et les deux autres par La Forclaz. Le Conseil fédéral préavisa en faveur du tracé par La Forclaz, mais les Chambres, après une longue et vive discussion, optèrent pour l'autre tracé, en déclarant « que cette voie suit et dessert les localités et profite au trafic local »²⁵.

Nous indiquons dans un tableau spécial l'état des chemins de fer du Valais avec les dates d'ouverture et la statistique de leur trafic en 1963²⁶.

Presque toutes ces compagnies ont traversé des années difficiles de guerre et de crises économiques. La motorisation devait aussi leur porter des coups durs, ceci d'autant plus que leurs courtes distances les rendent spécialement sensibles à la concurrence routière.

INFLUENCE DU CHEMIN DE FER EN VALAIS

La construction du chemin de fer dans la plaine du Rhône améliora sensiblement la situation économique du Valais. Outre les possibilités nouvelles de transport, les achats de terrain, de bois, etc., et les salaires des personnes occupées à la construc-

²⁴ W. Kämpfen, *Docteur Goudron*, Lausanne, 1944, pp. 24-25, 95 et suiv.

²⁵ *Du Valais à Chamonix*, Lausanne, Compagnie Martigny-Châtelard, 1958, pp. 29 et suiv.

²⁶ Office fédéral des Transports, *Statistique suisse des Transports*, Berne, 1964, 172 p. ; *Tableaux statistiques CFF*, 1963. — Voir Annexes.

tion amenèrent beaucoup d'argent dans le pays. De nombreuses personnes trouvèrent une occupation durable au service du nouveau moyen de transport. Celui-ci aida au diguement du Rhône.

Le trafic se développa assez lentement au début, mais régulièrement. Sans vouloir citer trop de chiffres, voici ceux du nombre total des voyageurs transportés par année, d'après les rapports annuels des compagnies en cause : 1867 : 134 625 ; 1868 : 143 784 ; 1869 : 168 667. En 1870, le chiffre tombe à 148 028, « suite de la guerre franco-allemande qui a éloigné les touristes du Valais », dit le rapport. Le nombre de ceux-ci peut donc être estimé à 20 000 par an. En 1880, dernière année de la Compagnie du Simplon, dont la ligne aboutissait à Brigue, nous avons 187 912 voyageurs.

Il faut souligner combien l'ouverture des voies ferrées au Cenis et au Gothard furent nuisibles au Valais, en détournant son trafic de transit. En 1861, la poste fédérale transporta par le col du Simplon 15 328 voyageurs ; en 1868, 22 429. Mais en 1871 s'ouvre la ligne du Cenis et le chiffre de cette année tombe à 12 752. En 1882, c'est le tour du Gothard et le chiffre baisse encore à 8184 en 1890 ²⁷.

On peut illustrer cette constatation par un cas précis. La famille Van Muyden, de Lausanne, composée de quinze personnes, se rend à Florence en janvier 1871. Elle va en train de Lausanne à Modane. De là — le grand tunnel n'étant pas encore ouvert à la circulation — elle passe le Cenis par le petit train du système Fell qui suit la route. Le train sera recouvert par une avalanche en cours de route, mais tous s'en sortent sains et saufs. Le retour à Lausanne s'effectua par le grand tunnel qui avait été ouvert entre-temps ²⁸.

Ces détournements de trafic plaçaient tout spécialement le Valais, de même que Vaud, Berne, Fribourg et Neuchâtel, dans une sorte d'angle mort, ne pouvant atteindre l'Italie par rail que par de longs et coûteux détours. Le trafic valaisan risquait l'asphyxie et son économie voyait son développement compromis. De là, les efforts très grands faits par les intéressés pour aboutir finalement au débouché vers l'Italie d'abord, vers le canton de Berne ensuite. Certes, le Valais eût désiré une percée plus centrale des Alpes bernoises, mais la politique du canton de Berne tendait surtout à réaliser une liaison aussi courte que possible vers l'Italie pour attirer sur son territoire le trafic de transit Italie-Delle où aboutissait alors la puissante Compagnie française de l'Est. C'est celle-ci, avec un important groupe financier français, qui fournit la très

²⁷ *La Route du Simplon*, p. 60.

²⁸ Anne Van Muyden-Baird, *Ouchy, mon village...*, Lausanne, 1943, pp. 69 et suiv.

grosse part des capitaux pour la construction de la ligne Frutigen-Brigue et de celle du tunnel Moutier-Granges.

Les chiffres que nous publions sur le trafic du tunnel du Simplon en 1963 montrent combien les promoteurs de ces percements ont fait une œuvre utile en poursuivant leurs efforts pendant si longtemps avec énergie et persévérance.

De 1859 à nos jours, le chemin de fer a contribué d'une façon remarquable au développement économique du Valais. D'abord, en y attirant les touristes dès l'ouverture des différents tronçons de lignes, grâce à l'organisation de trains de plaisir et de trains du dimanche à prix réduits, avec force réclames dans les journaux suisses et étrangers. Le premier voyage organisé en Suisse par Thomas Cook, de Londres, a lieu en 1863 déjà. Sa caravane prend le train de Martigny à Sion ²⁹. Dès lors, Cook comprend le Valais dans ses combinaisons de voyages circulaires. La Compagnie du Jura-Simplon intensifie la réclame en créant de belles affiches en couleurs dont plusieurs en faveur du Valais. Sur l'une d'entre elles, on peut même voir côte à côte le Cervin, le Grand Combin et les Dents du Midi avec le château de Chillon au premier plan... C'est également le Jura-Simplon qui ouvre le premier bureau de voyage suisse à Londres en 1893.

Enfin, le chemin de fer transporte à prix réduits écoliers et ouvriers de même que certains produits agricoles, engrais, etc. Il transporte également lettres et colis postaux par les nombreux trains parcourant le pays. Le développement industriel a été facilité par le transport des matières premières aux usines, installées aux sources mêmes de l'énergie électrique, et par l'écoulement des produits fabriqués. 130 entreprises valaisannes sont reliées au rail par une voie de gare ou par une voie particulière. Les dernières de celles-ci, récentes, sont celles de Gampel-Steg (aluminium), d'Aproz (eaux minérales) et de St-Triphon pour les Raffineries de Collombey.

Le réseau ferroviaire valaisan est complété par un réseau de plus de 900 km de courses d'autocars postaux, soit 73 lignes reliant au rail les localités isolées. Sous l'indication de « chemins de fer spéciaux », la statistique fédérale nous révèle pour 1963 cinquante et une entreprises de téléphériques en Valais (y compris télésièges) ayant transporté plus de 4,5 millions de personnes. Deux ports valaisans assurent le service sur le lac Léman. Et, pour terminer la liste des moyens de transport, n'oublions pas le dernier venu : l'oléoduc Gênes-Collombey. Mais il y a un précédent. En effet, en 1897 déjà, une conduite fut construite entre les mines de sel de Bex au Bévieux et la fabrique de produits chimiques de Monthey pour y transporter une matière première, l'eau salée.

²⁹ Miss Jemina, *Swiss Journal*, Londres, 1963, 112 p. : récit complet du voyage de 1863.

En 1897, on transporta par pompage 8000 m³. Aujourd'hui, ce sont environ 50 000 m³ par an, soit l'équivalent de 5000 wagons de 10 tonnes ³⁰.

De cet aperçu de la longue évolution historique du chemin de fer dans le Valais, on peut conclure qu'il a été un facteur très important de sa prospérité actuelle, et on ne peut que souhaiter qu'il continue à servir pendant longtemps encore le Valais, cet « Himalaya de l'Occident ».

ANNEXES

1. Trafic des principales gares CFF du Valais en 1963

		Nombre de billets vendus		Marchandises reçues et expédiées (en tonnes)
1	Brigue	309 115	1	2 492 592
2	Sion	220 475	4	248 992
3	Martigny	170 244	8	89 575
4	Sierre	153 803	3	256 195
5	Viège	134 049	2	534 861
6	St-Maurice	104 729	6	121 886
7	Monthey	58 600	5	168 572
8	Riddes	54 184		
9	Loèche	50 876		
	Gampel Steg		7	110 291
	Bouveret		9	65 466

Pour les gares de Brigue, Martigny, Viège, Monthey et Loèche, les chiffres pour les chemins de fer privés aboutissants sont compris.

2. Trafic des chemins de fer privés du Valais en 1963

Compagnie	Mise en service	Nombre de voyageurs	Marchandises reçues et expédiées (en tonnes)
Viège-Zermatt	1891	904 916	83 932
Brigue-Viège	1930		
Gornergrat	1898	960 051	22 911
Martigny-Châtelard	1906	346 372	6 979

³⁰ Ed. Payot, *Mines et Salines vaudoises de Bex*, Montreux, 1921, pp. 247 et suiv.

Aigle-Ollon-Monthey	1907	}	468 177	7 995
Monthey-Champéry	1908			
Martigny-Orsières	1910		425 260	56 524
Sierre-Montana-Crans	1911		220 154	3 840
Jungfraubahn	1912		342 767	1 172
Furka-Oberalp	1915-26	}	1 072 970	39 696
Schöllenenbahn	1917			
Loèche-Loèche-les-Bains	1915		94 867	2 471
Funiculaire Barberine	1921		23 353	51

Pour comparaison :

CFF	—	241 631 046	34 845 457
BLS	1913	8 278 908	4 271 135

Mode de calcul : le nombre de billets vendus est transformé en nombre de voyageurs : un billet simple course = 1 voyageur ; un double course = 2 voyageurs ; les abonnements selon une clé-type adaptée à chaque genre d'abonnement.

3. Tunnel du Simplon. Trafic en 1963

1. Nombre de billets vendus :

Direction Nord-Sud	1 420 644
» Sud-Nord	1 315 435
Total	2 736 079

Dans cette statistique, un billet double course, de même que chaque type d'abonnement, de billet collectif, etc., n'est compté que pour une unité. Le nombre des voyageurs ayant traversé le tunnel en 1963 est de 3 178 000, selon le rapport de la Commission Romande du Simplon.

2. Véhicules à moteur transportés par le tunnel :

815 cars et camions
3 143 motocyclettes
102 391 automobiles

3. Trafic marchandises :

Direction Nord-Sud	3 572 789 tonnes brut
» Sud-Nord	3 529 723 » »
Total	7 102 512 tonnes brut

Le poids des marchandises représente 60 à 70 % de ces chiffres.